

UMĚNÍ POHYBU

Novinky a zajímavosti
ze světa Holdingu Šmídl

Luděk Demel

Aktuální stav výstavby nové haly.

Čtěte na straně 4

Přemysl Podnecký

Jak se daří NICE ve velkých projektech?

Čtěte na straně 6

Vladimír Šmídl

Poděkování za spolupráci v roce 2021.

Čtěte na straně 14

podpora

Umění podpory

Rádi bychom Vám představili **vitězné projekty** letošního posledního kola našeho dobročinného programu.

Spolek Hurá na Výlet

Přihlášeným projektům tentokrát dominoval spolek Hurá na Výlet! našeho kolegy z NIKY Logistics Tomáše Martinka, který je zároveň jeho předsedou. Od svého vzniku spolek uspořádal výlety, akce a festivaly pro více než 12 tisíc seniorů. Všechny aktivity spolku jsou pro ně zdarma anebo za symbolický příspěvek. My jsme na chod spolku přispěli částkou 20 tisíc Kč.



Bikeři Součkovi

Tom a Ondřej Součkovi jsou dva bráchové, kteří se zamilovali do bikrosu. Kluci začali v době covidu denně trénovat a na dráze byli za každého počasí. Když pak na jaře konečně začaly závody, zúročili svoje tréninkové úsilí a vozí domů poháry a plakety z domácích soutěží. Daří se jim natolik, že by v příštím roce chtěli zkusit štěstí i na evropských závodech. My jim držíme palce a posíláme částku 5 tisíc Kč.

Rehabilitace pro Leonku

Posledním podpořeným je nadační fond RAFAEL DĚTEM. Náš příspěvek 15 tisíc Kč jsme věnovali na rehabilitace pro Leonku Plintovou, které byla diagnostikována dětská mozková obrna a spastická diparéza. Leonka navštěvuje posledním rokem mateřskou školu, ve které má svoji asistentku, která se o ni stará celých osm hodin. Leonka totiž stále vyžaduje celodenní asistenci, protože se sama nenají, neoblékne, ani si nedojde na toaletu. Velké bojovníci Leonce přejeme, aby se její zdravotní stav dále zlepšoval.



Pokud víte ve svém okolí o projektu, který by si zasloužil podpořit, dejte nám o něm vědět na e-mail podpora@smidl.cz.

Co Vás v tomto čísle čeká?



strana

4

Investice do areálu ve Vysokém Mýtě
Výstavba pokračuje podle plánu



strana

6

Referenční spolupráce
Nejzajímavější projekty NIKY v tomto roce



strana

8

Představujeme
Nová náborářka Natálie Hotra



strana

10

Ženy za volantem
Podívejte se na medailonky řidiček Holdingu Šmídl



strana

12

Krátce z firmy
Novinky a aktuality z našeho holdingu



strana

14

Slovo zakladatele
Poděkování za spolupráci v náročném roce

Rok 2021 se pomalu blíží ke svému konci. Celý rok utekl jako voda a myslím, že nasazené vysoké tempo budeme držet i v průběhu toho následujícího. V okamžiku, kdy čtete tento úvodník, již aktivně připravujeme plán pro rok 2022, jehož nedílnou součástí jsou i cíle, kterých chceme dosáhnout, abychom zlepšili naše služby a posunuli celý holding zase o kus dál. Musím konstatovat, že ačkoli jsem plán dělal už mnohokrát, se situací, jaká panuje dnes, jsem se dosud nesetkal. Nyní je to opravdu „většnění z křišťálové koule“, protože celý globální výrobní a logistický řetězec je hodně narušený. Situace na trhu je velmi nestabilní a těžko předvídatelná. Mimo to čelíme velmi silnému tlaku na náklady a já se obávám, že se vše bude ještě nějakou dobu zhoršovat.



Svůj příspěvek jsem připravoval v polovině listopadu, a proto lze předpokládat, že se níže uvedené skutečnosti, které ovlivňují jak naše plánování, tak i hospodaření, mohou, a zřejmě i budou, měnit.

Investice do obnovy techniky – dříve jsme motorovou i nemotorovou techniku objednávali 3–4 měsíce předem, ale nyní se dodací lhůty prodloužily až na 12 měsíců před termínem dodání. Navíc dochází často k tomu, že se potvrzený termín dodání opakovaně posouvá, a určité zpoždění oproti smlouvě mají bohužel téměř všichni výrobci. Kvůli takto dlouhým objednacím lhůtám máme raději připravený i plán B, protože je samozřejmě možné, že se situace bude vyvíjet odlišně od toho, s čím jsme počítali při tvorbě plánu investic. K tomu všemu musíme počítat také s významným nárůstem cen pořizovaných vozidel, někdy dokonce až skokovým. Důvodem je vysoký nárůst vstupních nákladů všech výrobců vozidel, kteří ho přenášejí právě do prodejních cen svých výrobků.

Náhradní díly – dříve jsme měli jistotu, že standardní náhradní díly můžeme mít k dispozici prakticky ihned. Dnes bohužel musíme počítat s dlouhými dodacími lhůtami i u těchto běžných dílů a navíc došlo k významnému nárůstu jejich cen (u některých druhů až o desítky procent). To vše se promítá do delších lhůt na opravy techniky, což nám přináší další problémy.

Motorová nafta patří mezi naše významné nákladové položky. Jen za poslední 3 měsíce vzrostly naše nákupní ceny o 5–6 Kč/litr a bohužel dále rostou. Totéž platí pro AdBlue, kde se aktuálně pohybujeme na trojnásobku ceny z přelomu srpna a září, a to není konečný stav.

Další položkou, která významně ovlivňuje naše náklady, jsou energie. Kvůli krachu některých distributorů panuje na trhu velká nejistota, která má vliv na rostoucí ceny energií, a to o desítky procent. Nejvíce se tato situace projevuje na naší logistice, a proto aktivně hledáme různé cesty, jak náklady snížit.

A takto bych mohl pokračovat, jelikož se inflační spirála roztočila. Nicméně nechci, aby můj úvodník vyzněl pouze negativně. Taková je doba a my si s tím musíme poradit, jak nejlépe budeme umět. Jak už jsem uvedl, zcela nepochybně nás v roce 2022 čeká enormní tlak na náklady. Musíme hledat další vnitřní rezervy a část růstu přenést do přepravních cen. Pevně věřím, že tuto turbulentní dobu společným úsilím celého týmu 800 zaměstnanců holdingu překonáme. Zcela nepochybně se vše stabilizuje. Bohužel nevíme, kdy k tomu dojde, ale věřím, že jsme silnou společností, která všechny obtíže bez problému zvládne.

Radek Odstrčil



Luděk Demel

Investice

Nová skladová hala H4: Výstavba již začala

V minulém čísle jsme Vás informovali o záměru výstavby nové skladové haly, respektive konsolidačního centra, v našem logistickém areálu ve Vysokém Mýtě. Na to, jak plány pokročily a zda se halu podaří dokončit v plánovaném termínu, jsme se zeptali **Luděka Demela**, který má projekt na starosti.

Začneme tou nejdůležitější otázkou: jaký je aktuální stav výstavby a probíhá celý proces podle plánu?

Realizace výstavby již začala a zatím postupuje podle harmonogramu. Dokončily se přípravné terénní práce, práce na přípojkách energií, dat a odpadů a hloubení patek pro piloty, kterých je celkem 72. Zhruba v polovině října pak začala stavba konečně růst, protože se začaly usazovat betonové prefabrikáty. Technologie výstavby je stejná jako u našich stávajících hal. Držíme se ověřených technologií a spolupracuje-

me s osvědčeným generálním dodavatelem celé stavby. Věřím, že díky tomu budeme kolaudovat ve stanoveném termínu.

Kdy tedy počítáte s dokončením haly?

Stavba by měla být hotová do poloviny února příštího roku. Po dokončení by měla být ihned zkolaudována a uvedena do běžného provozu. Proto bychom chtěli mít do zimy takzvaně pod střechou a během zimních měsíců dodělat podlahy, vnitřní vybavení, elektro-

instalaci a další součásti haly. Zakázky pro novou halu máme nasmlouvané, a dokonce je již částečně realizujeme v našich stávajících prostorech. Tento stav však není dlouhodobě udržitelný, i vzhledem k tomu, že objem konsolidací bude postupně růst.

O tom, že v nové hale budete sadowat komponenty autobusů pro významného zákazníka IVECO, jsme psali v minulém čísle. Můžete prosím popsat specifika této zakázky z pohledu samotné stavby?

I když se jedná o klasický temperovaný sklad první třídy, určitá specifika najít můžeme. Například skladovací plocha tvoří jen část celého půdorysu a zhruba stejně velký prostor je ponechán volný pro manipulace. V rámci zmíněného projektu totiž nebudeme pro IVECO zajišťovat pouze skladování produktů, ale i takzvané služby s přidanou hodnotou: konsolidaci, sadowání a podobně. Dalším rozdílem je, že jsme zvolili zakládání palet do regálů tzv. retraky (druh elektrické manipulační techniky) namísto systémových vozíků. Vycházeli jsme totiž z odlišné koncepce nového skladu, ve kterém budou širší uličky,



A man with a beard and long hair, wearing a dark blue jacket and jeans, is sitting on a concrete wall at a construction site. In the background, there are large concrete pillars and a red excavator. The sky is overcast.

Luděk Demel má jako Facility Manager na starost správu a rozvoj areálu logistického centra ve Vysokém Mýtě. Nedávno oslavil desátý rok ve firmě. Ve Šmídlu začínal na pozici skladníka, poté přešel do funkce manažera logistiky a od roku 2016 již působí jako Facility Manager. Během své kariéry dohlížel již na výstavbu předchozích hal a myčky. Pokaždé je součástí celého procesu realizace, od vypsání a zadání projektu po přebírání jednotlivých etap výstavby.

„Je pravdou, že je to pro mě nyní trochu hektické období, ale ve Šmídlu se pořád něco děje a plánuje, takže jsem si na občasný tlak víceméně zvykl a obrnil se proti němu.

umožňující lepší manipulaci při sadování, a to bez nutnosti indukčního vedení pod podlahou. Řidiči vozíků budou díky tomuto řešení zůstat při zemi a při zaskladňování do vyšších pozic regálů využijí manipulační techniku s kamerou, umístěnou na desce vidlic vozíku.

Zůstane po dokončení stavby ještě místo pro případné další rozšíření areálu? A bude v nové hale prostor i pro jiné projekty?

V nové hale spíše ne, maximálně pro menšího zákazníka. Ale tím, že do ní přesuneme konsolidace pro IVECO z ostatních hal, dojde k určitému uvolnění prostorů ve zbývajících skladech. Pokud jde o další kapacity pro rozšíření areálu, máme již vykoupené pozemky v sousedství logistického centra, takže do budoucna se určitě máme kam rozrůstat.

Jaké jsou další plány rozvoje areálu?

Již nyní máme připravené další zajímavé projekty, jako například přístavbu třetího nadzemního podlaží administrativní budovy, stavbu nabíjecí stanice autobaterií pro jednoho z našich zákazníků nebo studii ekonomické návratnosti případné instalace fotovoltaických panelů na naše budovy (nejen ve Vysokém Mýtě). Holding Šmídl rozhodně nestagne a do rozvoje svých areálů plánuje investovat i nadále.

V poslední době dochází k výraznému zdražování stavebních prací i materiálu, týká se to i Vašich projektů?

Určitě. Když srovnám náklady na stavbu haly H4 s minulými projekty, je to opravdu skokový nárůst. Na cenu má ale vliv mnoho věcí, a tak není toto srovnání úplně objektivní. Ale pokud bychom velmi hrubě porovnali součas-

né náklady s výstavbou minulých hal v přepočtu na metr čtvereční, jednalo by se o nárůst o 200 % oproti roku 2013 a o 100 % v porovnání s rokem 2015. Chceme však růst, a proto potřebujeme nové kapacity pro naše současné i budoucí zákazníky. S výstavbami tedy pokračujeme i přes zvyšující se vstupní ceny.

Jak je výstavba náročná pro Vás osobně? Přece jen máte na starosti ještě běžnou agendu – údržbu a rozvoj stávajícího areálu, revize, apodobně. Dá se vše stihnout?

Je pravdou, že je to pro mě nyní trochu hektické období, ale ve Šmídlu se pořád něco děje a plánuje, takže jsem si na občasný tlak víceméně zvykl a obrnil se proti němu. Snažím se ale, aby stres v práci nikdy neměl vliv na moji rodinu a volný čas, který spolu trávíme.



Přemysl Podnecký

Referenční spolupráce

V NICE se náročných projektů nebojí

Kolegové z NIKY Logistics se tento rok podílejí hned na několika velkých projektech. Požádali jsme proto provozního **manažera dopravy Přemysla Podneckého**, aby nám představil tři nejzajímavější.

Kojetín: Výstavba robotického centra Amazon

V areálu bývalého kojetínského cukrovaru roste jeden z nejmodernějších skladů pro online nakupování v rámci Evropy. Projekt za tři miliardy bude dokončen v příštím roce. Na ploše více než 50 tisíc metrů čtverečních vzniká třípatrová budova se speciální skeletovou konstrukcí, jejímž základem jsou betonové pilíře dlouhé 25 metrů. Těch bude v plášti haly téměř 200 a právě jejich přeprava je hlavní částí naší spolupráce s generálním dodavatelem stavby Goldbeck International. Během výstavby přepravíme celkem 1 450 betonových prvků s celkovou hmotností 18 300 tun. Významnou část přeprav realizujeme našimi speciálními vozidly (tří- a čtyřosé teleskopické návěsy, Innenlader), která doplňujeme klasickými platy. Abychom zajistili bezproblémový a hladký průběh tohoto významného projektu, vyčlenili jsme pro jeho realizaci zkušeného dispečera.



Sokolov: BMW polygon pro autonomní vozy

V západních Čechách vzniká na ploše 650 ha polygon pro vývoj systémů autonomní jízdy. Na 16 drahách v celkové délce přes 100 kilometrů se zde bude testovat chování vozů v různých dopravních situacích. NIKA se na projektu podílí prostřednictvím firmy FUCHS Fertigteilewerke Zeithain, která do areálu dodává veškeré betonové nádrže a svody, od retenčních nádrží na zachytávání vody až po systémy pro zajištění odvodu splaškové vody. Dodávky představují více než 220 kamionů, převážně s návěsy typu plato, pro které je často potřeba zajistit i nezbytná povolení pro přepravu nadrozměrných nákladů. Některé prvky pak mají výšku i 3,2 metru, kvůli čemuž musíme kamionům plánovat i speciální trasy. Na realizaci projektu jsou kromě řidičů vyčleněni dva zkušení dispečeri.



Vrdy: Výluka vlečky Goldbeck

Goldbeck je náš dlouhodobý zákazník, který využívá pro své přepravy mimo kamionů také železnici. Kvůli odstávce vlečky však nebylo možné ze závodu ve Vrdech v období od 18. 9. do 31. 10. vypravit naložené železniční vagony, což nás postavilo před velkou výzvou, jelikož si Goldbeck samozřejmě nemohl dovolit vývoz zastavit. Naštěstí si zákazník našel náhradní nádraží v Kolíně a na nás zbylo zorganizovat převozy. Zní to sice jednoduše, ale vzhledem k tomu, že denně odjížděly dva vlaky po deseti vagonech, přičemž každý vagon pojal 50 tun a náklad do něj musely přivést dva kamiony, nebylo řešení této situace vůbec snadné. Navíc jsme museli ještě dodržovat pořadí a přesný čas, v jakém potřeboval Goldbeck nakládat, aby mohlo ČD Cargo naložené vagony dvakrát za den odtáhnout. Protože se jednalo o opravdu náročný a rozsáhlý projekt, byl pro něj vyčleněn dispečer specialista a flotila 20 kamionů s návěsy typu plato.

Mají tyto zakázky něco společného?

Každý z popsaných projektů má svá specifika, ale všechny určitě prověřily naše plánovací a organizační kapacity. Na zmíněné zakázky jsme se důkladně připravovali a musím říct, že projektu v Kojetíně a výluce vlečky jsme věnovali několikaměsíční přípravu. Všichni totiž víme, jaký je nynější stav na trhu dopravy (obrovský přetlak nákladů a minimální volné kapacity), a proto jsme chtěli mít jistotu, že vše dokážeme bez problémů zvládnout. Jsem rád, že se nám daří uspokojovat poptávku, i když vím, že to někdy stojí mé kolegy nemalé úsilí. Realizace zmíněných projektů s sebou navíc nese různé změny, se kterými se musíme vyrovnat. Ne vždy jde vše hladce, ale pokaždé se snažíme případné problémy včas komunikovat se zákazníky. Díky našemu přístupu s nimi máme výborné vztahy a můžeme rozvíjet naši spolupráci i do budoucna.

Přestože na začátku někteří kolegové nevěřili, že můžeme tak velké projekty zvládnout, rád konstatuji, že projekty běží bez větších zádrhelů a my se díky nim hodně naučili a posunuli profesně dál.



Natálie Hotra

Představujeme

Natálie Hotra: Pro zahraniční řidiče jsme nejen zaměstnavatelem, ale i partnerem

Nábor zahraničních řidičů není pro Šmídl, stejně jako pro ostatní velké přepravce, žádným tabu. Má však svá specifika. Aby se noví řidiči z ciziny dokázali úspěšně zapojit do firmy, je třeba mimo jiné odstranit jazykovou bariéru a pomoci jim s vyřízením nezbytné administrativy. Právě to má na starosti **Natálie Hotra, naše nová náborářka** ve Vysokém Mýtě.

Nedá mi to, abych se na úvod nezeptal: Odkud pocházíte? A kde jste se naučila tak výborně česky?

Již před příjezdem do České republiky jsem uměla česky na hovorové úrovni.

Své znalosti jsem si později zdokonalila při studiu na právnické fakultě Univerzity Karlovy v Praze. Pocházím z Ruska, ale narodila jsem se v Německu. Do České republiky jsem pak přišla za manželem a žiji tu už přes 20 let. Za tu dobu se zde cítím jako doma.

Do Šmídlu jste nastoupila letos v létě, jak jste se k této práci dostala?

Dostala jsem nabídku, že Šmídl shání do Vysokého Mýta náboráře, který by uměl plynule rusky. A protože mne zaujala, přihlásila jsem se a byla vybrána. V létě jsem nastoupila a jsem spokojena, protože je to práce, která má smysl. Je totiž celá řada schopných řidičů z ruských mluvících zemí, kteří by rádi jezdili kamionem v České republice nebo přímo u nás ve Šmídlu. Firma o ně má zájem. Já jim jen pomáhám celý proces realizovat

a dotáhnout k oboustranné spokojenosti.

Jste tedy u celého procesu náboru?

Ano, a moje práce navíc podpisem smlouvy nekončí. S řidiči jsem totiž v kontaktu i po jejich nástupu, snažím se, aby se jim u nás líbilo, aby byli spokojeni, dokázali se o sebe postarat a integrovat se do firmy i společnosti. Jsem jim takovým rádčím, na kterého se mohou kdykoli a s čímkoli obrátit.

Není ostatním řidičům líto, že nemají stejnou podporu?

To bych neřekla. Není to o tom, že bychom jednu skupinu protěžovali, ale kolegové z ciziny jsou přece jen v těžší situaci: i kdyby zde nebyla jazyková bariéra, tak ty administrativní povinnosti jsou obrovské a je složité se v nich vůbec vyznat. Při jakémkoli pochybení Vám hrozí ztráta víza, nemáte tu žádné záruky, rodinu, přátele, je to psychicky hodně náročné.

Jedná se tedy o pracovníky, kteří do firmy přicházejí rovnou ze zahraničí?

V podstatě jde o dvě skupiny lidí. První tvoří řidiči, kteří už mají zkušenosti s prací v nějaké konkurenční firmě v České republice, ale nejsou spokojeni a přestoupí k nám. Druhou skupinou jsou ti, kterým děláme prvotní víza, zajistíme jim příchod z jejich domácí země a jsme jejich prvním zaměstnavatelem v EU. Poměrově je to zhruba 50 na 50. V každém případě se však jedná o zaměstnance, kteří umí řídit kamion a mají dlouholetou praxi.

Jakým způsobem si jejich praxi ověřujete? Stane se, že někoho odmítnete, protože nemá dostatek zkušeností?

Neexistuje, abychom s někým, ať jde o českého, nebo zahraničního řidiče, podepsali smlouvu a posadili ho za volant, aniž bychom si ho předem prověřili. U zahraničních řidičů navíc nabíráme jen vyježděné řidiče. Při prvním kontaktu nám musí uvést předchozího

zaměstnavatele, od kterého požadujeme referenci. Každého kandidáta navíc posadíme do kamionu a náš školi- tel s ním provede krátkou jízdu, během které si vyzkouší parkování, couvání a podobně. Během této zkušební jízdy velmi rychle poznáme, jestli má řidič dostatečnou praxi a potřebnou jisto- tu. Bohužel jsme se již setkali s tím, že nám uchazeči uváděli nepravdivé informace, a proto se nám výše zmí- něný postup opravdu osvědčil. Na dru- hou stranu bych ráda zmínila, že firma začala nabírat cizince zhruba před dvěma lety, a za tu dobu se potvrdi- lo, že nezpůsobují více nehod, než je firemní průměr. Stále platí, že je třeba posuzovat každý případ zvlášť, jelikož je to vždy jen o konkrétním člověku, ne o národnosti.

Cizinci jezdí ve Šmídlu pouze pod kolonou Východ?

V ní většinou začínají, protože zde mají svého rusky mluvícího dispečera, který jim pomáhá v prvních měsících v případě potíží. Někteří z našich zahraničních řidičů se postupně vypracovali natolik, že dnes jezdí i na jiných kolonách v kolektivu česky mluvících řidičů a dispečerů. Pokud mají zájem a jsou pracovití, mohou ve firmě bez problému růst.

Takže byste řekla, že se tento druh nábory osvědčil? Jaké máte cíle pro tento rok?

Řekla bych, že ano. Důkazem je, že nám každý týden nastupují další řidi- či. Mezi cizinci je o tuto práci poměrně velký zájem. Výhodou je, že lidé, kteří

šli pracovat do zahraničí, zde nemají rodinné vazby a nevdají jim jezdit delší trasy, víkendy a podobně, jelikož si díky tomu dokážou vydělat velmi sluš- né peníze. Cílem pro letošní rok je na- brat ještě 40 nových kolegů. Jestli se to podaří, uvidíme, ale věřím, že ano.

Takže jste zatím ve Šmídlu spokojená?

Je to tak. Máme tu dobrý kolektiv a já mám díky své práci pocit, že někomu pomáhám. Jsem hodně komunika- tivní typ, s kolegy si ráda povídám a chci, aby se jim tady líbilo a cítili se ve Šmídlu dobře. Jsem vlastně takový jejich opatrovník. Mojí filozofií je, že pokud člověk chodí do práce rád, po- dává pak dobrý pracovní výkon.



”

Cílem pro letošní rok je nabrat ještě 40 nových kolegů. Jestli se to podaří, uvidíme, ale věřím, že ano.

Ženy za volantem

Představujeme řidičky Holdingu Šmídl

V současné době můžete za volantem našich kamionů vidět celkem **osm řidiček**, což je sice historicky nejvyšší počet, ale i tak musíte mít velké štěstí, abyste některou z nich na silnici potkali. Poprosili jsme je o krátké představení se prostřednictvím našeho magazínu...



Lenka Jirončová

Za volant kamionu usedá již více než pět let. Se svým DAFem nejraději jezdí do severního Španělska nebo Irska a cestu si zpřijemňuje poslechem Radiožurnálu nebo rádia Kiss. V zahraničí si ráda poslechne třeba irskou hudbu nebo folk. Když právě neřídí, čte fantasy literaturu nebo jezdí na výlety. Nejoblíbenějším jídlem jsou pro ni klasiky české kuchyně, klidně i koprová omáčka.

„S kamionem jezdil už můj táta, takže jsem dopředu velmi dobře věděla, co tato práce obnáší. A i přesto jsem se už od dětství chtěla stát profesionální řidičkou.“

káva

čaj

voda

hory

moře

obojí

jaro

léto

podzim



Alena Lederová

DAF a více než pět let zkušeností jsou tou nezbytnou výbavou, se kterou vyráží Alena Lederová na cesty. Nejraději míří směrem na jih, za teplem. Ještě raději se ale vrací domů, kde věnuje volný čas vnoučatům. Ráda si uvaří bramborový knedlík se špenátem a poslechne českou muziku.

„Když šel můj chlap jezdit, řekla jsem si, že přece nebudu sedět sama doma. Chvilu jsem jezdila sólo, ale teď už jezdíme ve dvojici. Neměnila bych.“

káva

čaj

voda

hory

moře

obojí

jaro

léto

podzim



Jana Tašnerová

Jana Tašnerová s námi jezdí už čtyři roky. Se svojí Scanií nejraději vyráží do Itálie a možná proto jsou jejím oblíbeným jídlem těstoviny na všechny způsoby. Ve volném čase, kterého prý ale mnoho není, se věnuje cestování a turistice s přáteli. Za volantem poslouchá pop a rock, ale někdy rádio úplně vypne a poslouchá jen zvuk motoru.

„Řídit kamion byl můj dětský sen. Jsem ráda, že se splnil.“

káva

čaj

voda

hory

moře

obojí

jaro

léto

podzim



Veronika Berecká

V letošním roce se do našeho týmu přidala i Veronika Berecká, která však není za volantem žádným nováčkem, jelikož kamion řídí již čtvrtým rokem. Se svým DAFem u nás jezdí nejraději do Španělska nebo Francie a během řízení má ráda ticho a klid. Volný čas tráví v lese nebo prací na zahrádce. Jejím oblíbeným jídlem je langoš.

„Jezdit s kamionem byl vždy můj sen, ale k řízení jsem se dostala poměrně pozdě, až když byly děti plnoleté a vyletěly z hnízda. O to více mě to nyní baví.“



Petra Marešová

Petra Marešová k nám na mezinárodní kamionovou dopravu nastoupila v roce 2016. Nejraději se vydává do Itálie nebo Španělska. V Česku poslouchá při řízení Country Radio, v zahraničí většinou jen zvuk své Scanie. Ráda si dá dobrý jogurt. Když má volný víkend, stráví jej s rodinou.

„Řídit kamion jsem chtěla již od 12 let a mezi kamioňáky jsem si našla dokonce i manžela.“



Svietlana Shauchenka

Svietlana posílila náš tým v letošním roce, ale určitě nešlo o její první setkání s velkým volantem. Díky dlouholeté praxi v zahraničí si na Scanii rychle zvykla. Z destinací má nejraději Itálii a Španělsko. Během svých cest poslouchá české rádio nebo českou muziku, protože se chce co nejdříve naučit česky. Z jídel si oblíbila saláty, ryby a mléčné výrobky. Ve volném čase bloguje a natáčí videa.

„Kamion řídím od 25 let. Začínala jsem na Scanii a nyní jsem se k této značce vrátila. Vždy se mi líbilo cestovat po světě a díky řízení kamionu je moje záliba i mou profesí.“



Hana Lichtblauová

V letošním roce se do našeho kolektivu řidiček přidala i Hana Lichtblauová, kterou k řízení kamionu přivedl před třemi lety její partner. Za volantem Scanie se na cestách, převážně do Itálie a Polska, střídají. V kabině poslouchají svižnou klasiku osmdesátých let a ze všeho nejraději si povídají – témata jim prý nikdy nedošla. Společně pak tráví i volný čas, buď na rybách, nebo pécí o rodiče. Jejím nejoblíbenějším jídlem jsou těstoviny nebo salát. Již teď se těší na příští cestu do Španělska, kam s kamionem vyráží nejraději.

„Měla jsem řidičák na všechno možné, jen ne na kamion. Jednou mě partner přesvědčil, ať si papíry dodělám, a od té doby jezdíme spolu.“



novinky

Krátké novinky z firmy

Podpořili jsme iniciativu NELEŽ

Férová a otevřená komunikace je jednou ze základních hodnot, které náš holding vyznává. Protože sami dobře víme, jak obtížné je čelit dezinformacím, podpořili jsme iniciativu Nelež, jejímž cílem je omezit šíření a dopad manipulativních a nepravdivých informací z internetu. V online prostředí jsme aktivní nejen na sociálních sítích, ale i díky inzerci ve vyhledávačích, a proto nám není jedno, v jakém kontextu se naše inzeráty zobrazují. Naše reklamy proto nenajdete na dezinformačních webech, které přispívají k rozdělování společnosti.

Pod plachtou kamionu našli...



Získali jsme certifikaci TAPA

Bezpečnost přeprav a ochrana zboží zákazníků je jednou z priorit našeho holdingu. Proto jsme se rozhodli podpořit všechna interní bezpečnostní opatření zavedením standardu TAPA TSR, který představuje soubor bezpečnostních požadavků, při jejichž splnění se významně minimalizuje riziko krádeže zboží v průběhu silničních přeprav.

Bezpečnostní normy TAPA jsou sestavovány experty na zabezpečení dodavatelských řetězců a každé tři roky aktualizovány. Holding Šmidl splňuje nejvyšší úroveň bezpečnostních požadavků při silničních přepravách, což bylo potvrzeno vydáním certifikátu TAPA TSR mezinárodní asociací TAPA.

Máme nové video

Natočili jsme nový spot z prostředí logistického centra ve Vysokém Mýtě. Jak se nám to povedlo, můžete posoudit sami. Video je veřejně přístupné na našem YouTube kanálu a přímý odkaz najdete ve formě QR kódu vpravo.



První vozidlo na LNG v barvách Šmídlu

Již několikrát jsme Vás informovali o tom, že nám není ochrana životního prostředí lhostejná. Abychom v této oblasti udělali další krok, objednali jsme zbrusu nový taháč Iveco S-WAY LNG. Jedná se o první kamion v našich barvách, který využívá jiné palivo než naftu. Nákupem tohoto vozidla jsme, mimo podpoření naší environmentální filozofie, dokázali vyřešit problém, který nám vznikl při zajišťování jednoho typu přeprav pro našeho významného zákazníka IVECO. Jednalo se o pravidelné cesty, během kterých musíme v nočních hodinách projíždět úsekem v Rakousku, v němž není povolena jízda dieselvými vozidly. Iveco S-WAY LNG je vybaveno technologií, která byla přímo navržena k dosažení výrazného snížení spotřeby paliva a znečištění. Je ideální pro noční provoz, má snížený tichý režim, redukováný odpor vzduchu a dojezd až 1600 km. A protože se jedná o horkou novinku v naší flotile, budeme ji samozřejmě důkladně sledovat a testovat. O výsledky se podělíme v některém z dalších čísel.





Vladimír Šmídl

Slovo zakladatele

Rok 2021 jsme zvládli se ctí

Vážené kolegyně, vážení kolegové, vážení čtenáři,

máme za sebou turbulentní rok, ve kterém jsme se potýkali s mnoha nepříznivými vnějšími faktory, které ovlivňovaly naše hospodaření. Na prvním místě bych zmínil pandemii covidu-19, ale neméně významné byly rostoucí ceny nafty i ostatních komodit, narušení logistických řetězců a s tím spojené výkyvy objemu práce. Pracovali jsme pod tlakem, často v nervozitě, nebo dokonce s obavami o budoucnost.

Naštěstí jsme všechny obtíže dokázali společnými silami překonat. Díky Vám a Vašemu pracovnímu nasazení, i tomu, že jsme v holdingu dokázali táhnout za jeden provaz. Rád bych proto zdůraznil jednu věc: naše firma

se o své zaměstnance vždy dokázala postarat, což se ostatně potvrdilo i letos. Holding Šmídl proto představuje pro všechny zaměstnance, ať už si vybrali bílo-červenou, nebo modrou barvu a pracují na jakékoli z našich

poboček, jistotu stabilního zaměstnání a solidních příjmů, a to nejen v této nejisté době.

V těžkých obdobích vždy hledáme, kde jsou naše rezervy a která místa je

NIKA LOGISTICS a



společně navrhujeme optimální ^M řešení
logistická



třeba ještě zlepšit. V současné době máme tolik poptávek po přepravách, že jsme si museli stanovit obchodní priority, jelikož kapacita našeho vozového parku není nekonečná. A i přesto jsme díky našim zkušenostem, kvalitnímu vozovému parku a profesionálním zaměstnancům dokázali zákazníkům nabídnout řešení i tehdy, kdy naše konkurence selhala. A právě díky tomu se nám podařilo růst i v letošním, velmi náročném, roce. To nám pomohlo vybudovat si dobrou pověst jak mezi zákazníky, kteří získali jistotu, že se na nás mohou kdykoli spolehnout, tak i u našich zaměstnanců, kteří vědí, že je holding zodpovědným zaměstnavatelem, který se o ně dokáže vždy postarat. Rád konstatuji, že se nám daří naplňovat i stav řidičů, což je velmi důležité proto, že stojící vozidla generují pouze náklady, nikoli zisk, a tím negativně ovlivňují náš hospodářský výsledek. V této oblasti jsme se dokonce zlepšili natolik, že na počátku nového roku posílíme i naši skupinu řidičů střídačů.

I v příštím roce budeme dodržovat jednu z našich hlavních zásad, a to, že vydělané zisky investujeme zpět do firmy. Díky tomu budeme moci kupovat nová vozidla, nebo investovat do areálů, jak ve Vysokém Mýtě, tak v Hrochově Týnci. Vyhlížíme rovněž zajímavé akvizice a čekáme na vhodnou příležitost k dalšímu růstu našeho portfolia. Navzdory aktuální zvláštní době se do příštího roku dívám s optimismem. Věřím, že Vy také.

Ještě jednou Vám děkuji za obětavou práci v končícím roce 2021 a přeji Vám do nového roku především pevné zdraví a pozitivní energii.

Vladimír Šmídl



„Moje póza na pískovcovém díle vystihuje chaloupku, kde jsem se narodil, vedle které je umístěn povoz mých předků, kteří se též zabývali přepravou.“

VÁNOČNÍ KAMION VYJEDE I LETOS
ROZDÁVAT RADOST

ZAPOJTE SE I VY A PODPOŘTE DOBROU VĚC
OZVĚTE SE HANA.HLAVOVA@SMIDL.CZ

